

**ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ,  
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»**

**ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ  
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ - ΤΟΜΕΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ & ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ  
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**ΣΥΝΟΨΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΗΜΕΡΙΔΑΣ  
«Οργάνωση, λειτουργία και παρακολούθηση των  
Θαλάσσιων και Συνδυασμένων Εμπορευματικών  
Μεταφορών: η Ευρωπαϊκή και Ασιατική εμπειρία»**

**Όνοματεπώνυμο: Τσανακτσίδης Δημήτριος**

**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΜΑΙΟΣ 2004**

**ΣΥΝΟΨΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΗΜΕΡΙΔΑΣ**  
**«Οργάνωση, λειτουργία και παρακολούθηση των Θαλάσσιων και**  
**Συνδυασμένων Εμπορευματικών Μεταφορών: η Ευρωπαϊκή και**  
**Ασιατική εμπειρία»**

**Δημήτριος Τσανακτσίδης, Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός**

*Η παρούσα εργασία αποτελεί σύνοψη της παρακολούθησης της εν λόγω ημερίδας, που έλαβε χώρα την Τετάρτη 12 Μαΐου στις εγκαταστάσεις του Ινστιτούτου Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης στη Θεσσαλονίκη, ως μέρος των υποχρεώσεων στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Μεταφορών. Αντικείμενο της ημερίδας ήταν η ανάδειξη των προβλημάτων που επηρεάζουν την ανάπτυξη των εμπορευματικών συνδυασμένων μεταφορών στην Ευρώπη και η ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ Ευρώπης και Ασίας στο εν λόγω πεδίο.*

Το περιεχόμενο της ημερίδας μπορεί να θεωρηθεί ότι διακρίνεται σε τέσσερα μέρη. Στο πρώτο μέρος παρουσιάστηκε η υπάρχουσα κατάσταση στο πεδίο των εμπορευματικών συνδυασμένων μεταφορών στην Ευρώπη και στην Ασία, στο δεύτερο μέρος παρουσιάστηκαν θέματα σχετικά με πολιτικές, οργάνωση και πρακτικές στην Ευρώπη, στο τρίτο εθίγησαν θέματα οργάνωσης, λειτουργίας και χρηματοδότησης εμπορευματικών κέντρων και κόμβων logistics, ενώ στο τελευταίο έλαβε χώρα συζήτηση στρογγυλής τράπεζας, με αντικείμενο τα προβλήματα και τις δυσκολίες προώθησης των συνδυασμένων εμπορευματικών και θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και επισημάνθηκαν συμπεράσματα της ημερίδας.

Ειδικότερα, το πρώτο μέρος ξεκίνησε με την παρουσίαση του πλαισίου της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών που αφορά στις συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές. Βασικός άξονας της εν λόγω πολιτικής είναι η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές, με ορίζοντα το έτος 2010. Η Λευκή Βίβλος επικεντρώνει την πολιτική της σε 60 βασικά σημεία, με την πραγματοποίηση της διατροπικότητας να αποτελεί ένα από αυτά. Τονίζεται, επίσης, ότι βασικός στόχος είναι και η αποδέσμευση των μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη.

Περνώντας στην υπάρχουσα κατάσταση στο πεδίο των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών, το ασιατικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από πληθώρα κρατών με ανομοιομορφη οικονομική ανάπτυξη. Η τελευταία δεκαετία σηματοδεύτηκε από την έντονη ανάπτυξη του οδικού δικτύου, το οποίο επιθυμείται να διαδραματίσει το ρόλο συνδέσμου με το αντίστοιχο ευρωπαϊκό, ενώ το σιδηροδρομικό δίκτυο μπορεί να διαδραματίσει το ρόλο της υποδομής μεταφορών για μεγάλες αποστάσεις. Τέλος, οι ανάγκες για την αναβάθμιση των μεταφορών έγκεινται στην αναγνώριση των σημείων συμφόρησης και στον εναρμονισμό του νομικού πλαισίου μεταξύ των κρατών.

Αντίστοιχα, το ευρωπαϊκό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από ένα εκτεταμένο δίκτυο διευρωπαϊκών οδών μεταφοράς, εφοδιασμένο με σύγχρονα τεχνολογικά βοηθήματα, και το οποίο διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στην ελεύθερη μεταφορά αγαθών, ενώ η διεύρυνση της κοινότητας επιβάλλει τη σύνδεση και με τις νέες περιοχές. Αυτή τη στιγμή βρίσκονται σε εξέλιξη πολλά προγράμματα στο πεδίο των σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών, της διατροπικότητας, των πλωτών μεταφορών, των θαλάσσιων λεωφόρων, καθώς και για το σύστημα πλοήγησης Galileo, ενώ η πρότερη εμπειρία αποτελεί χρήσιμο βοηθό στη διαχείριση της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών.

Επισημαίνοντας ορισμένα ζητήματα οργάνωσης των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη, κανείς θα μπορούσε να σταθεί στο γεγονός ότι οι σιδηρόδρομοι, που αποτελούν κρίσιμο κρίκο στο πεδίο των εν λόγω μεταφορών, αντιμετωπίζουν προβλήματα διαλειτουργικότητας, ενώ θα πρέπει να μετριαστεί η ακτίνα επιρροής και το μέγεθος του φορτίου τους, κάτι που απαιτεί ειδικό εξοπλισμό στα τερματικά των σιδηροδρόμων. Επίσης, είναι υπαρκτή η ανάγκη για ολοκληρωμένη θεώρηση των μεταφορών, από ειδικούς διαχείρισης ολοκληρωμένων εμπορευματικών μεταφορών, γεγονός που επισημαίνεται και από τη Λευκή Βίβλο.

Αντίστοιχα, στην περίπτωση της Ασίας μπορεί να επισημανθεί η έμφαση του δημόσιου τομέα εκτός των άλλων στο σχεδιασμό, τη διαμόρφωση πολιτικής και την προώθηση της

διεθνούς συνεργασίας. Ρόλος των κυβερνητικών αρχών, ειδικότερα, είναι η προώθηση της διακρατικής συνεργασίας και της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην ανάπτυξη των υποδομών, η υποστήριξη ορισμένων υπηρεσιών στο χώρο των μεταφορών, ο έλεγχος της τιμολόγησης και η ασφάλεια.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον είχαν οι παρουσιάσεις που αφορούσαν σε επιτυχημένες πρακτικές των δύο ηπειρών. Είναι χαρακτηριστικό ότι όλες οι περιπτώσεις για την Ευρώπη αφορούσαν στην εφαρμογή συστημάτων τηλεματικής για τη διαχείριση των μεταφορών και των σταθμών, ενώ οι αντίστοιχες για την Ασία αναφέρονταν σε επιτυχημένα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών με φυσικούς όρους.

Ενδιαφέρον είχε, επίσης, και η παρουσίαση της μελέτης επανασύστασης της άμεσης θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ Ελλάδας και Συρίας, στα πλαίσια της υλοποίησης εμπορευματικού διαδρόμου Ελλάδα - Συρίας - Ιράκ - Ιράν. Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν τη βιωσιμότητα για την τεχνική Ra-Ro, ενώ όσο πιο νωρίς επρόκειτο να αρθεί το εμπάργκο του Ιράκ, τόσο νωρίτερα θα επέρχονταν και τα κέρδη της πρότασης.

Ένα από τα θέματα σχετικά με την οργάνωση των εμπορευματικών κέντρων και κόμβων logistics αφορά στο έργο IMONET. Το IMONET έχει ως αντικείμενά του μεταξύ άλλων την οργάνωση των σιδηροδρόμων, την ανάπτυξη των δικτύων και κόμβων μεταφορών, την πραγματοποίηση προβλέψεων και σεναρίων, τη διαχείριση των εμπορευμάτων. Η λειτουργία του IMONET στην Ιταλία έχει καταδείξει ως εμπόδιο στην ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών τη συμφόρηση στα τερματικά της Βερόνα, του Μιλάνο και του Τορίνο, ενώ στην Αυστρία το κύριο ζήτημα είναι η ολοκλήρωση των τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών στις περιοχές των κόμβων του δικτύου.

Ένα από τα βασικά ζητήματα που άπτονται της υλοποίησης αλυσίδων συνδυασμένων μεταφορών αφορά στην ανάπτυξη επιχειρησιακών και οργανωτικών μοντέλων. Διάφορα θέματα που σχετίζονται με αυτά είναι η διαδικασία πρόβλεψης φόρτων και κερδών, η ανάλυση SWOT για τα εμπορευματικά κέντρα, η χωροθέτησή τους, η επιλογή των συνεργατών. Το εν λόγω αντικείμενο έχει μελετηθεί στα πλαίσια του έργου IMONODE.

Αντικείμενο παρουσίασης αποτέλεσε και η κατάσταση των συνδυασμένων μεταφορών στη νοτιοανατολική Ευρώπη (Ελλάδα, Ιταλία, Αυστρία, Βαλκάνια). Χαρακτηριστικά στοιχεία της κατάστασης είναι οι διαφορές μεταξύ των κρατών, η έλλειψη νομοθετικού πλαισίου, η επερχόμενη εισοδος νέων κρατών στην Ε.Ε. κλπ., ενώ όσον αφορά σε αυτές καθαυτές τις μεταφορές, κυριαρχεί το μερίδιο του οδικού τρόπου, με το σιδηρόδρομο να βρίσκεται σε δυσμενή θέση, ενώ στις ίδιες τις διατροφικές μεταφορές αντιστοιχεί πολύ χαμηλό μερίδιο, μικρότερο από 0,5% του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών. Η νέα ευκαιρία για τις συνδυασμένες μεταφορές προσφέρεται με την υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων, με χαρακτηριστική περίπτωση το παράδειγμα του άξονα X.

Τέλος, παρατέθηκαν τα αποτελέσματα του έργου THEMIS που αφορούν στη σύνθεση ερευνητικών αποτελεσμάτων για τις εμπορευματικές συνδυασμένες μεταφορές στην Ευρώπη. Χαρακτηριστικό πεδίο του εν λόγω ερευνητικού προγράμματος αποτελούν τα σύγχρονα συστήματα ITS, όπως τα αντίστοιχα TMS (συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας) και FTMS (συστήματα διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών). Το ζητούμενο από αυτά τα συστήματα είναι η συνεργασία μεταξύ τους. Τα πλεονεκτήματα από την εφαρμογή τους, όσον αφορά στον πελάτη, είναι μεταξύ άλλων η ευελιξία και η συμπίεση του κόστους μεταφοράς, ενώ όσον αφορά στο διαχειριστή του δικτύου μεταφοράς είναι η βελτιστοποίηση της διαχείρισης και η αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας. Τα δε εμπόδια της ανάπτυξής τους αφορούν σε πολιτικής, οργανωτικής, διοικητικής, εμπορικής, οικονομικής και τεχνικής φύσεως ζητήματα.

Εν τέλει, συνοψίζοντας και επισημαίνοντας τα βασικά χαρακτηριστικά και προβλήματα του πεδίου των εμπορευματικών συνδυασμένων μεταφορών, θα μπορούσε κανείς να διαπιστώσει ότι από το περιεχόμενο των παρουσιάσεων των επιτυχών πρακτικών για την Ευρώπη και την Ασία, φαίνεται η διαφορά στο επίπεδο των δύο ηπειρών. Από τη μία, η Ασία βρίσκεται ακόμη επικεντρωμένη σε ζητήματα ανάπτυξης υποδομής και συνεργασίας με φυσικούς όρους σε ο,τι αφορά στις συνδυασμένες μεταφορές, καθώς και σε χρηματοδοτικά και νομοθετικά ζητήματα, ενώ η Ευρώπη έχει προχωρήσει ήδη στο επόμενο στάδιο, αυτό της εφαρμογής της τεχνολογίας στην υπηρεσία της ποιότητας και βελτιστοποίησης.

Παρόλα αυτά, δεν θα πρέπει κανείς να ξεχνάει ότι η τεχνολογία αποτελεί δευτερεύον ζήτημα, καθώς πρωταρχικής σημασίας είναι η ίδια η οργάνωση στο πεδίο των συνδυασμένων μεταφορών. Το γεγονός αυτό είναι χαρακτηριστικό στην περίπτωση των σιδηροδρόμων, οι

οποίοι αν και αποτελούν τη «ραχοκοκαλιά» των συνδυασμένων μεταφορών, η έλλειψη αξιοπιστίας έχει συμβάλλει αποφασιστικά στο ήδη μειωμένο και περαιτέρω ολοένα και μειούμενο μερίδιό τους. Ουσιαστικά οι σιδηρόδρομοι αποτελούν το κλειδί στις εν λόγω μεταφορές, το δε ζητούμενο είναι η υλοποίηση σιδηροδρομικών υπηρεσιών, αξιόπιστα εξυπηρετουσών στρατηγικούς διαδρόμους.

Τέλος, αν και μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι στην Ευρώπη η τεχνολογία υπάρχει, και να στηρίξει την άποψή του σε σχετικές επιτυχείς πρακτικές, εκφράζεται μία ένσταση που έγκειται στο ότι η εν λόγω τεχνολογία είναι διαθέσιμη μόνο στους μεγάλους διαχειριστές. Αν και η τεχνολογία όντως είναι ανεπτυγμένη, δεν είναι ευρέως διαδεδομένη. Κατά συνέπεια, πέρα από την ανάπτυξή της, θα πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια και στην κατεύθυνση του να κατασταθεί η τεχνολογία προσιτή σε όλους τους διαχειριστές, ανεξαρτήτως του μεγέθους τους.